

Seminario | Modulo Jean Monnet 2025



AIR-CARE

AIR transport law, **C**onsumers **A**nd
other **R**elated issues in **E**urope

Project No. 101085150 - ERASMUS-JMO-2022-MODULE



**Cofinanziato
dall'Unione europea**

Questa presentazione è stata realizzata nell'ambito del progetto AIR-CARE, finanziato dall'Unione europea. Le opinioni espresse appartengono, tuttavia, al solo o ai soli autori e non riflettono necessariamente le opinioni dell'Unione europea o dell'Agenzia esecutiva europea per l'istruzione e la cultura (EACEA). Né l'Unione europea né l'EACEA possono esserne ritenute responsabili.

This presentation has been created within the project "AIR-CARE", funded by the European Union. Views and opinions expressed are however those of the author(s) only and do not necessarily reflect those of the European Union or the European Education and Culture Executive Agency (EACEA). Neither the European Union nor EACEA can be held responsible for them.

L'applicazione del diritto della concorrenza al settore del trasporto aereo

Matteo Negrinotti*

Autorità garante della concorrenza e del mercato

Bergamo, 6 febbraio 2025

**Le opinioni espresse appartengono all'Autore e non riflettono necessariamente la posizione dell'Autorità*

Sommario

- La liberalizzazione del settore aereo in Europa
- Le regole a tutela della concorrenza
- La casistica:
 - Intese anti-competitive
 - Concentrazioni
 - Abusi di posizione dominante

REMINDER

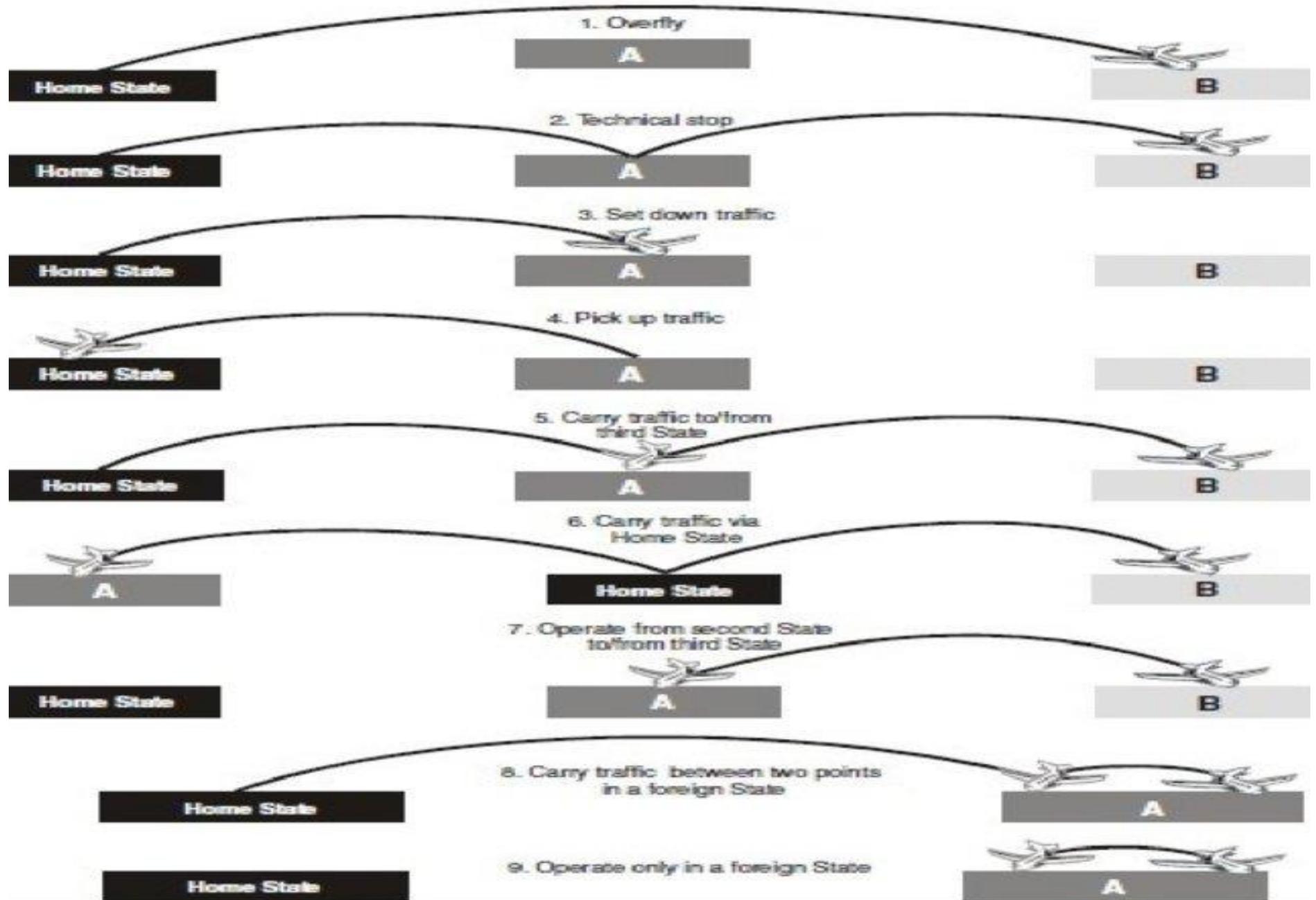
La liberalizzazione del trasporto aereo in Europa

Mercato interno dell'aviazione, completamente liberalizzato (tra gli Stati Membri, *cabotage* interno (IX libertà dell'aria) dal 1997)

- Licenza operativa europea
- Nessuna restrizione ai diritti di traffico aereo per i vettori europei



9 LIBERTÀ
DELL'
ARIA



Tappe della costruzione del mercato interno dell'aviazione

- Per la maggior parte del XX secolo industria aerea (anche in Europa) ha operato in condizioni di concorrenza limitata:
 - Servizio trasporto aereo regolato per mezzo di accordi internazionali bilaterali tra gli Stati Membri che limitavano la libertà economica dei vettori:
 - Capacità, Prezzo
 - Accesso, Frequenza dei voli etc.
 - Stati Membri Unione, impegnati alla costruzione del mercato interno, ma nel settore dei trasporti erano «svogliati»:
 - Corte di giustizia, caso 167/73, *Commissione c. Francia* (pescatori francesi)
 - Corte di giustizia, caso 13/83, *Parlamento c. Consiglio* (ricorso in carenza)
- Anni '80 del XX secolo: liberalizzazione del mercato aereo:
 - Inefficienza operatori di bandiera
 - Incremento domanda di trasporto aereo
 - Ridefinizione del rapporto Stato/Mercato

Tappe della costruzione del mercato interno dell'aviazione (eliminazione delle barriere pubbliche alla libera circolazione)

- Primo pacchetto di liberalizzazione (1987): rilassa contenuto accordi bilaterali
 - Flessibilità di prezzo entro un certo *range*
 - Rottura del vincolo capacità 50/50
 - Accesso agli hub e aeroporti regionali
 - Regole procedurali per l'applicazione delle norme antitrust del trattato (art. 101 e 102)
- Secondo pacchetto di liberalizzazione (1990): rilassa ulteriormente vincoli presenti in accordi bilaterali
 - Maggiore libertà di prezzo
 - Eliminazione progressiva delle restrizioni di capacità
- Terzo pacchetto di liberalizzazione (1992): ora rifuso nel Reg. 1008/2008:
 - Nuovo sistema multilaterale per la regolazione del traffico aereo all'interno dell'UE:
 - Licenza operative europea
 - Nessuna restrizione ai diritti di traffico aereo per i vettori europei
 - Piena libertà di prezzo

Liberalizzazione del trasporto aereo e D.L. Asset

Art. 1 D.L. 104/2023 (D.L. Asset originario)

1. La fissazione dinamica delle tariffe da parte delle compagnie aeree, modulata in relazione al tempo della prenotazione, è vietata se ricorrono congiuntamente le seguenti condizioni:

- a) è applicata su rotte nazionali di collegamento con le isole;
- b) avviene durante un periodo di picco di domanda legata alla stagionalità o in concomitanza di uno stato di emergenza nazionale;
- c) **conduce ad un prezzo di vendita del biglietto o dei servizi accessori, del 200 per cento superiore alla tariffa media del volo.**

2. L'Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato, d'ufficio o su istanza di ogni soggetto o organizzazione che ne abbia interesse, accerta, senza nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica, le violazioni di cui al comma 1. In materia di accertamento e sanzione delle violazioni si applica l'articolo 27, commi da 1-bis a 15 del [decreto legislativo 6 settembre 2005, n. 206](#).

3. **Per le rotte e nei casi di cui al comma 1, lettere a) e b), è considerata pratica commerciale scorretta l'utilizzo di procedure automatizzate di determinazione delle tariffe basate su attività di profilazione web dell'utente o sulla tipologia dei dispositivi elettronici utilizzati per le prenotazioni, quando esso comporti un pregiudizio al comportamento economico dell'utente. Si applicano gli articoli da 18 a 27 del [decreto legislativo 6 settembre 2005, n. 206](#).**

Art. 1 D.L. 104/2023 conv. L. n. 136/2023

1. Gli articoli 2 e 3 della [legge 10 ottobre 1990, n. 287](#), si applicano anche nel caso in cui l'Autorità garante della concorrenza e del mercato, su istanza di ogni soggetto o organizzazione che ne abbia interesse, o anche d'ufficio, accerti che il coordinamento algoritmico delle tariffe praticate dalle compagnie nel settore aereo faciliti, attui o comunque monitori un'intesa restrittiva della concorrenza, anche preesistente, ovvero accerti che il livello dei prezzi fissati attraverso un sistema di gestione dei ricavi costituisce abuso di posizione dominante.

2. Ai fini dell'avvio del procedimento, l'Autorità garante della concorrenza e del mercato può tener conto della circostanza che le condotte di cui al comma 1:

- a) sono praticate su rotte nazionali di collegamento con le isole;
- b) sono praticate durante un periodo di picco di domanda legata alla stagionalità o in concomitanza di uno stato di emergenza nazionale;
- c) conducono a un prezzo di vendita del biglietto o dei servizi accessori, nell'ultima settimana antecedente il volo, superiore alla tariffa media del volo di oltre il 200 per cento.

3. Per le rotte e nei casi di cui al comma 2, lettere a) e b), è vietato l'utilizzo di procedure automatizzate di determinazione delle tariffe basate su attività di profilazione web dell'utente o sulla tipologia dei dispositivi elettronici utilizzati per le prenotazioni, quando esso comporta un pregiudizio al comportamento economico dell'utente. Si applicano gli articoli da 18 a 27 del codice del consumo, di cui al [decreto legislativo 6 settembre 2005, n. 206](#).

Profili di incompatibilità con il diritto UE del D.L. Asset nella versione originaria

- **Art. 21 Reg. 1008/2008 Libertà in materia di tariffe**
 - 1. I vettori aerei comunitari e, per reciprocità, i vettori aerei dei paesi terzi fissano liberamente le tariffe aeree passeggeri e merci per i servizi aerei intracomunitari, fatto salvo quanto disposto all'articolo 16, paragrafo 1 (sugli OSP).
 - V. anche CGUE, causa C-487/12, *Vueling*, para. 43.
- **Art. 4 Direttiva 2005/29 in materia di PCS: armonizzazione massima**
 - *«occorre rammentare poi che la direttiva 2005/29 realizza un'armonizzazione completa a livello comunitario delle norme relative alle pratiche commerciali sleali delle imprese nei confronti dei consumatori. Pertanto, come prevede espressamente l'art. 4 della medesima, gli Stati membri non possono adottare misure più restrittive di quelle definite dalla direttiva in parola, neppure al fine di assicurare un livello superiore di tutela dei consumatori (sentenza VTB-VAB e Galatea, punto 52)»* CGUE, causa C-304/08, para. 41, (v. anche C-540/08, para. 30).

D.L. Asset e tratte gravate da OSP

- Ulteriori possibili profili di incompatibilità del D.L. Asset con il Reg. 1008/2008 con riguardo alle tratte gravate da OSP:
 - Art. 2 del D.L. Asset: «Nel caso in cui siano imposti oneri di servizio pubblico ai sensi dell'articolo 16 del regolamento (CE) n. 1008/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 24 settembre 2008, l'amministrazione competente, nel valutare le misure esigibili, **fissa in ogni caso i livelli massimi tariffari** praticabili dalle compagnie aeree ove emerga il rischio che le dinamiche tariffarie possano condurre ad un sensibile rialzo legato alla stagionalità o ad eventi straordinari, nazionali o locali. Se l'amministrazione si avvale della facoltà di cui all'articolo 16, paragrafo 9, del predetto regolamento (CE) n. 1008/2008, il livello massimo tariffario è altresì indicato nel bando di gara quale requisito oggettivo dell'offerta».
- Orientamenti interpretativi della Commissione su OSP e Reg. 1008/2008 (2017): para. 40 e 49 precludono automatismi ma valutazione caso per caso circa la necessità di prevedere (nei bandi di gara) prezzi massimi per tratte OSP

Le regole a tutela della concorrenza

Norme europee (art. 101 e ss, TFUE)

Norme nazionali (L. n. 287/1990)

I
M
P
R
E
S
E

- Art. 101: divieto di intese anticoncorrenziali
- Art. 102: divieto di abuso di posizione dominante
- Reg. 139/2004: controllo delle concentrazioni

S
T
A
T
I

- Art. 106: diritti speciali ed esclusivi
- Art. 107: divieto aiuti di stato

- Art. 2: intese

- Art. 3: abusi

- Art. 6: concentrazioni

- Art. 8: diritti speciali/esclusivi

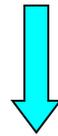
L'enforcement delle regole di concorrenza

1° PILASTRO

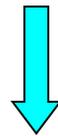
PUBLIC ENFORCEMENT

INTERVENTO PUBBLICO

(Commissione - AGCM)



SANZIONE



Può essere commisurata ai costi sociali o ai benefici derivati dai comportamenti illeciti attuati

2° PILASTRO

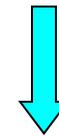
PRIVATE ENFORCEMENT

INIZIATIVA PRIVATA

(Giudici ordinari)



RISARCIMENTO DANNI



E' commisurato al pregiudizio subito dalle vittime

L'enforcement delle regole della concorrenza

- Applicazione delle regole antitrust (101 e 102 TFEU): enforcement *ex post*
 - Applicazione condivisa, regolata dal Reg. 1/2003 (regole per allocazione dei casi e disciplina poteri della Commissione)
 - Rete europea della concorrenza (Commissione ruolo *primus inter pares*)
- Applicazione delle disciplina delle concentrazioni: enforcement *ex ante*
 - Mutualmente esclusiva (o della Commissione Ue o degli Stati membri)

L'applicazione delle regole di concorrenza al settore aereo: un lungo viaggio

- Reg. 17/62 adottato per l'applicazione degli articoli 101 e 102 TFEU
 - Regolamento 141/62 stabiliva che il Reg. 17/62 non trovava applicazione nel settore dei trasporti
- Sentenza della Corte di giustizia nel caso 209-213/84, *Nouvelles Frontières* (1986)
 - Settore dei trasporti è assoggettato alle regole di concorrenza, infatti il Trattato non prevede una esclusione di questo settore, a differenza di quanto avviene in altre aree (es. agricoltura, difesa etc.)
- Adottati numerosi regolamenti che esentavano talune forme di cooperazione tra gli operatori aerei dall'applicazione delle regole di concorrenza, oggi tuttavia tali regolamenti di esenzione sono stati abrogati

Art. 101 TFEU: il divieto di intese anticoncorrenziali

- Art. 101(1)TFUE:
 - Sono incompatibili con il mercato interno e vietati tutti **gli accordi tra imprese, tutte le decisioni di associazioni di imprese e tutte le pratiche concordate** che possano pregiudicare il commercio tra Stati membri e **che abbiano per oggetto o per effetto di impedire, restringere o falsare il gioco della concorrenza** all'interno del mercato interno **ed in particolare** quelli consistenti nel (n.b. elenco che segue non è esaustivo):
 - a) fissare direttamente o indirettamente i prezzi d'acquisto o di vendita ovvero altre condizioni di transazione;
 - b) limitare o controllare la produzione, gli sbocchi, lo sviluppo tecnico o gli investimenti;
 - c) ripartire i mercati o le fonti di approvvigionamento;
 - d) applicare, nei rapporti commerciali con gli altri contraenti, condizioni dissimili per prestazioni equivalenti, così da determinare per questi ultimi uno svantaggio nella concorrenza;
 - e) subordinare la conclusione di contratti all'accettazione da parte degli altri contraenti di prestazioni supplementari, che, per loro natura o secondo gli usi commerciali, non abbiano alcun nesso con l'oggetto dei contratti stessi
- **Idea chiave:** ogni operatore/impresa deve decidere autonomamente il proprio comportamento economico/commerciale sul mercato
- *Onere della prova:* autorità di concorrenza (in caso public enforcement) o attore (in ipotesi di private enforcement)

Art. 101 TFEU (para. 2 e 3): il divieto di intese anticoncorrenziali

- Gli accordi o decisioni, vietati in virtù del presente articolo, **sono nulli di pieno diritto** → RILEVABILE D'UFFICIO e EFFICACIA *EX TUNC* (para. 2)

DIVIETO NON ASSOLUTO

- Le disposizioni del par. 1 possono essere dichiarate inapplicabili alle intese che contribuiscano a **migliorare la produzione o la distribuzione dei prodotti o a promuovere il progresso tecnico o economico**, pur riservando **agli utilizzatori una congrua parte dell'utile** che ne deriva, ed **evitando** di:
 - a) imporre alle imprese interessate restrizioni che **non siano indispensabili** per raggiungere tali obiettivi;
 - b) dare a tali imprese la possibilità di **eliminare la concorrenza** per una parte sostanziale dei prodotti di cui trattasi (para. 3)
- *Onere della prova*: spetta all'impresa che ne invoca l'applicazione dimostrare che risultano soddisfatte le **4 condizioni cumulative prescritte dall'art. 101(3) TFUE**

Il divieto di intese: il cartello nel settore cargo – AT.39258 *Airfreight* (fissazione dei prezzi)

- 11 vettori aerei coinvolti: Air Canada, Air France-KLM, British Airways, Cathay Pacific, Cargolux, Japan Airlines, LAN Chile, Martinair, SAS, Singapore Airlines e Qantas.
- Condotta anticoncorrenziale:
 - coordinato la politica tariffaria per la fornitura di servizi aerei in partenza, a destinazione e all'interno del SEE relativamente al supplemento carburante, al supplemento sicurezza e al pagamento di commissioni sui medesimi.
- Sanzionati complessivamente oltre 790 milioni di euro
 - Lufthansa (e Swiss Airlines): immunità dalla sanzione in virtù del programma di clemenza (*leniency programme*)

Il divieto di intese: il cartello nel settore cargo

- Condotta anticoncorrenziale (cont):
 - In un primo momento i contatti per il **coordinamento delle tariffe tra compagnie aeree che forniscono servizi di trasporto aereo** («vettori») erano stati avviati in relazione **all'introduzione del supplemento carburante (cd. fuel surcharge)**. I vettori hanno poi mantenuto i contatti riguardo all'applicazione del meccanismo del supplemento carburante, all'introduzione di nuovi valori di applicazione che innalzavano i livelli (massimi) di supplemento carburante e all'aumento anticipato (o la diminuzione) dei livelli di supplemento carburante. I contatti erano stati **inizialmente avviati da un ristretto gruppo di vettori e si erano poi allargati a tutti i destinatari della presente decisione**. Il loro scopo era assicurare **che i vettori di trasporto aereo imponessero un supplemento forfetario per chilo su tutte le spedizioni, garantendo un'applicazione completa e coordinata dell'aumento (o diminuzione) dei livelli di supplemento**.
 - **La cooperazione si è estesa ad altri settori**, senza che ciò si ripercuotesse sull'applicazione del supplemento carburante. I vettori hanno quindi cooperato anche per quanto riguarda l'introduzione e l'applicazione del **supplemento sicurezza** che, come il supplemento carburante, era una componente del prezzo globale.
 - vettori hanno poi **allargato la cooperazione al rifiuto di pagare ai loro clienti (spedizionieri) una commissione sui supplementi**. Rifiutando di pagare la commissione, i vettori hanno fatto sì che i supplementi non fossero soggetti a concorrenza dovuta a sconti negoziati con i clienti.

Il divieto di intese: il cartello nel settore cargo

- Valutazione ai sensi dell'art. 101(1) TFUE
 - Restrizione della concorrenza per oggetto
 - Effetti anticoncorrenziali (non necessario se l'intesa ha un oggetto anticoncorrenziale)
- Applicazione dell'art. 101(3) TFUE:
 - Non soddisfatte le 4 condizioni cumulative ivi previste
- Sanzione: 790 milioni di euro complessivi (successivamente ridotti dal Tribunale)
- *Private enforcement*: azioni di risarcimento del danno innanzi ai giudici nazionali

Il divieto di intese: il cartello SAS/Maersk Air (ripartizione del mercato)

- **Condotta anticoncorrenziale:**
 - accordo di cooperazione, Maersk Air si era ritirata dalla rotta Copenaghen-Stoccolma, sulla quale sino a quel momento era stata in concorrenza con SAS.
 - Contemporaneamente, SAS aveva interrotto l'attività sulla rotta Copenaghen-Venezia e Maersk Air aveva iniziato a gestire i voli su tale rotta.
 - SAS si era ritirata dalla rotta Billund-Francoforte, lasciando che Maersk Air - suo precedente concorrente sulla rotta in questione - rimanesse l'unico vettore.
- **Sanzioni:**
 - SAS: 39.375.000 euro
 - Maersk: 13.125.000 euro
- **Decisione della Commissione confermata dal Tribunale (caso T-241/01)**

Il divieto di intese: il cartello SAS/Maersk Air (ripartizione del mercato)

- Valutazione (restrittività per l'oggetto):
 - Gli accordi ripartiscono i mercati tra SAS e Maersk Air. Gli accordi consistenti nel ripartire i mercati sono menzionati espressamente all'articolo 101, paragrafo 1, lettera c), come esempio di accordi che rientrano nel campo di applicazione dell'articolo 101, paragrafo 1.
 - Innanzitutto, le parti hanno concluso un accordo globale di ripartizione del mercato, in base al quale SAS non avrebbe operato sulle rotte di Maersk Air per/dallo Jutland e Maersk Air non avrebbe avviato servizi concorrenti da Copenaghen sulle rotte sulle quali SAS già operasse o intendesse operare. Le parti hanno altresì convenuto di rispettare la ripartizione delle rotte nazionali.
 - In secondo luogo, le parti hanno concluso accordi specifici di ripartizione dei mercati riguardanti singole rotte. In particolare, le parti hanno convenuto che a) Maersk Air avrebbe cessato l'attività tra Copenaghen e Stoccolma a partire dal 28 marzo 1999 e avrebbe ottenuto un compenso per il suo ritiro, b) come compenso, SAS avrebbe cessato l'attività tra Copenaghen e Venezia alla fine di marzo/inizio di aprile 1999 e Maersk Air avrebbe avviato contemporaneamente l'attività sulla rotta e SAS avrebbe cessato l'attività sulla rotta Billund-Francoforte nel gennaio 1999.
 - Per la loro stessa natura, questi accordi di ripartizione del mercato hanno per oggetto di restringere il gioco della concorrenza. Rientrano quindi nel divieto di cui all'articolo 101, paragrafo 1.

Il divieto di intese: il cartello SAS/Maersk Air (ripartizione del mercato)

- Valutazione (restrittività per effetto)
 - Se il fatto che un accordo abbia per oggetto di restringere il gioco della concorrenza è già sufficiente perché esso rientri nel campo di applicazione dell'articolo 101, paragrafo 1, va osservato che gli accordi hanno anche l'effetto di restringere sensibilmente la concorrenza.
 - L'effetto sul mercato, tuttavia, non è sempre lo stesso. Sulle rotte Copenaghen-Stoccolma e Billund-Francoforte è stata ristretta la concorrenza effettiva. Sulla rotta Copenaghen-Venezia è stata ristretta la concorrenza potenziale. Anche l'accordo globale di ripartizione dei mercati restringe la concorrenza potenziale tra le parti:
 - a) il ritiro di Maersk Air dalla rotta Copenaghen-Stoccolma e di SAS dalla rotta Billund-Francoforte ha eliminato la concorrenza effettiva, perché sia SAS che Maersk Air erano attive su queste rotte prima dell'entrata in vigore dell'accordo:
 - b) SAS era l'unica compagnia aerea operante sulla rotta Copenaghen-Venezia sino all'entrata in vigore dell'accordo di cooperazione. Da quel momento, SAS si è ritirata e ha lasciato Maersk Air come unico vettore sulla rotta. La situazione sul mercato non è cambiata, nel senso che prima dell'accordo un'unica compagnia aerea deteneva il 100 % del mercato e in seguito tale quota è detenuta da un'altra compagnia aerea. Tuttavia, la concorrenza potenziale è stata ristretta perché, in assenza di un accordo, SAS e Maersk Air avrebbero potuto essere in concorrenza sulla rotta.

Il divieto di intese: istruttoria AGCM sul prezzo dei voli aerei da/per la Sicilia nel periodo natalizio (caso I/863)

- Dicembre 2022: avvio istruttoria nei confronti di 4 vettori aerei (Ryanair, ITA Airways, Wizz Air e EasyJet) + ispezioni
- Denunce: aumento dei prezzi dei voli per la Sicilia nel periodo natalizio
 - Vedi prossima slide

Il divieto di intese: istruttoria AGCM sul prezzo dei voli aerei da/per la Sicilia nel periodo natalizio (caso I/863)

- Ipotesi istruttoria:
 - L'incremento dei prezzi dei biglietti aerei nel periodo natalizio **potrebbe essere il frutto di un comportamento collusivo tra i vettori aerei**, eventualmente facilitato dall'utilizzo di algoritmi di prezzo, piuttosto che un adattamento razionale alle condizioni di mercato:
 - sembra in alcuni casi (ad esempio, nelle tratte con partenza Milano e arrivo a Catania o a Palermo) rilevarsi un **anomalo allineamento dei prezzi**, possibile indicatore di un'intesa tra gli operatori attivi sui collegamenti tra l'Italia continentale e le due principali città siciliane;
 - **non si registrano iniziative, da parte dei vettori aerei, di misure volte ad ottenere un migliore adeguamento dell'offerta alla domanda**, che pure sarebbero coerenti con una strategia lecita di massimizzazione dei profitti.

Il divieto di intese: istruttoria AGCM sul prezzo dei voli aerei da/per la Sicilia nel periodo natalizio (caso I/863)

- Caso chiuso (dicembre 2023) senza accertamento dell'infrazione, in quanto non sono emersi elementi idonei a supportare l'ipotesi istruttoria di coordinamento volta alla fissazione dei prezzi e al contingentamento delle quantità, nel periodo delle festività natalizie del 2022, in violazione dell'articolo 101 TFUE.
 - Non può escludersi, tuttavia, che l'osservato esito di mercato discenda da motivazioni ulteriori rispetto all'ipotizzata collusione tra le compagnie aeree. A tale riguardo, lo scorso 14 novembre 2023, l'Autorità ha avviato un'indagine conoscitiva con l'obiettivo di approfondire alcuni aspetti connessi alla natura degli algoritmi e al loro impiego nella definizione delle condizioni di offerta dei vettori aerei e di enuclearne le eventuali problematicità in termini concorrenziali⁴¹
- Contestualmente: avviata Indagine Conoscitiva (IC) sulla base dei nuovi poteri attribuiti all'AGCM a seguito del D.L. Asset (art. 1, comma 5)
 - Possibilità di imporre all'esito dell'IC misure comportamentali o strutturali alle imprese
 - Parere CdS n. 61/2024: interpretazione sulla portata del nuovo potere
 - Comunicazione dell'Autorità che procedimentalizza l'esercizio del nuovo potere
 - Comunicazione impugnata da ARERA (regolatore energia e gas)

IC56 ALGORITMI DI PREZZO

NEL TRASPORTO AEREO PASSEGGERI SULLE ROTTE NAZIONALI DA E PER LA SICILIA E LA SARDEGNA

• ELEMENTI FATTUALI:

- Le compagnie aeree adottano da anni sistemi di definizione dinamica dei prezzi, comunemente indicati come sistemi di **revenue management**, volti a ottimizzare i ricavi sulle rotte operate mediante una differenziazione e un adattamento nel tempo delle tariffe dei singoli voli al variare di una serie di fattori quali il grado di riempimento del volo, l'andamento della domanda effettiva rispetto a quella attesa e la distanza temporale tra il momento di prenotazione/acquisto e quello della partenza del volo;
- i sistemi di **revenue management** rappresentano altresì uno strumento funzionale alla discriminazione, anche intertemporale, dei prezzi, in ragione delle caratteristiche dei vari segmenti di domanda e della differenziazione dei corrispondenti prezzi di riserva anche in funzione della distanza temporale rispetto al momento di fruizione del servizio.
- tutti i vettori aerei, in Italia e all'estero, **si avvalgono dei c.d. "algoritmi di prezzo"**, ovvero di software complessi di trattamento e di elaborazione dei dati che consentono una gestione significativamente automatizzata delle procedure di definizione e adattamento dinamico dei prezzi;
- **l'utilizzo di tecniche di intelligenza artificiale e di machine learning** potrebbe consentire la definizione di algoritmi in grado di elaborare nuovi criteri di inferenza tra dati, secondo un processo di auto-apprendimento e, quindi, una gestione delle decisioni relative ai prezzi secondo procedure automatiche di ottimizzazione, anche basate sulla rilevazione delle corrispondenti strategie dei concorrenti e su un'accurata e sistematica profilazione dei consumatori

IC56 ALGORITMI DI PREZZO NEL TRASPORTO AEREO PASSEGGERI SULLE ROTTE NAZIONALI DA E PER LA SICILIA E LA SARDEGNA

- **OGGETTO DELL'INDAGINE:**

- **verificare la diffusione degli algoritmi di prezzo nei sistemi di revenue management** utilizzati dalle diverse compagnie
- **analizzarne le principali caratteristiche e i possibili effetti di ostacolo e/o distorsione** delle dinamiche competitive, oltre che di possibile pregiudizio per i consumatori anche in termini di opportunità e condizioni di scelta;
- **verificare se e a quali condizioni gli algoritmi utilizzati dalle compagnie aeree potrebbero essere in grado di influire** - o concretamente influiscano - **in modo negativo sulle condizioni di offerta** del servizio di trasporto aereo ai consumatori, anche con riguardo alle politiche di differenziazione e personalizzazione dei prezzi e agli effetti socialmente indesiderabili di un non corretto funzionamento del mercato;
- **verificare le modalità con le quali i prezzi dei biglietti aerei e delle loro diverse componenti, vengono resi noti e accessibili al pubblico**, posto che tali modalità incidono sia sul grado di trasparenza dei prezzi stessi che sulla loro comparabilità, con un possibile impatto sulla formazione delle decisioni di acquisto dei consumatori e sulla mobilità della domanda e, pertanto, con potenziali ricadute sulle dinamiche concorrenziali del settore

IC56 – Rapporto preliminare (Novembre 2024)

- **Gli algoritmi** di prezzo nei sistemi di revenue management:
 - Usati da tutti i vettori, ma senza distinzione di rotte
 - Allo stato non si avvalgono di AI o *machine learning*, ma utilizzo di matrici/griglie tariffarie, interventi manuali
 - Sistemi di pricing impiegati sono diversi
- **Analisi dei prezzi** e delle eventuale politiche di personalizzazione:
 - Nel corso del 2023 prezzo medio a tratta dei biglietti comprensivo di accessori:
 - per Sicilia [60-80] e Sardegna [60-80] in linea con le tratte *insular alike* (es. Milano-Brindisi, Milano-Bari, Milano-Lamezia)
 - Tra 2019-2023: incremento dei prezzi medi ca. 16%
 - In presenza di picchi di domanda (in corrispondenza ferragosto, festività fine/inizio anno, ponti, etc.) prezzi superiori a 150 o 200 euro a tratta per pax.
 - Non sono emersi profili di profilazione sulla base del dispositivo o del browser utilizzato, della località di connessione o della storia di navigazione
 - Assegnazione dei adulto+bambino (2-12 anni) costo maggiore di altre combinazioni: adulto+adulto; adulto+adolescente

IC56 – Rapporto preliminare (Novembre 2024)

- **Trasparenza e comparabilità dei prezzi:**

- Scarsa comparabilità sia **inter-vettore** che **intra-vettore** dei prezzi dei biglietti aerei e dei singoli servizi accessori (bagaglio, scelta del posto, etc.) e necessità di procedere nel processo di prenotazione (quasi fino al pagamento) per conoscere i dettagli relativi ai costi:
 - Iniziativa Transparency Rule del DOT americano: servizi accessori critici (posto a sedere, bagaglio in stiva) il cui prezzo deve essere noto sin dall'inizio a meno che il consumatore dica che è interessato al solo volo
 - Sospesa il 28 gennaio 2025 per vizi procedurali
 - Studio del Senato americano 26.11.2024 *Sky's the limit*

Gli accordi di cooperazione tra linee aeree: alleanze e j.v.

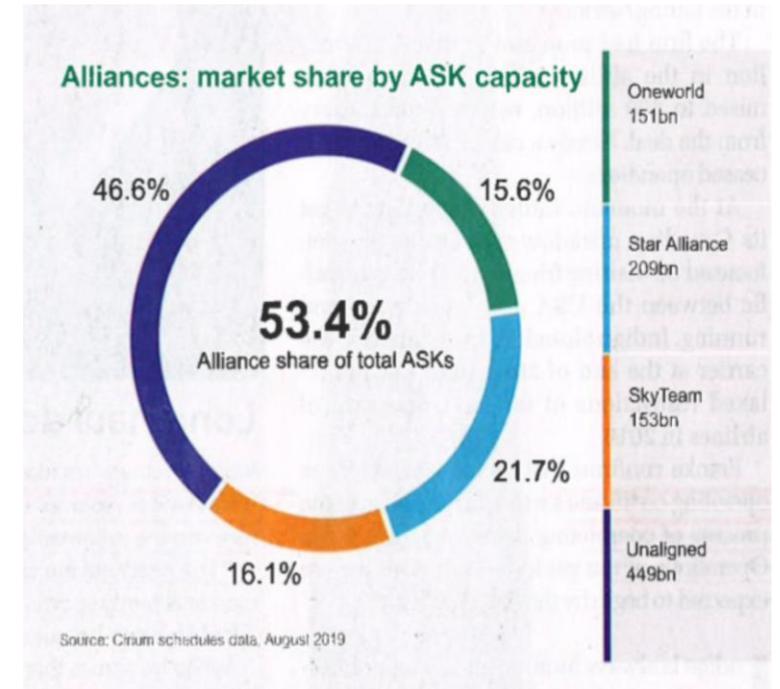
- Poiché nessuna compagnia aerea può da sola coprire ogni possibile destinazione sul pianeta, a prescindere da quanto sia esteso il proprio network, la collaborazione risulta indispensabile al fine di raggiungere talune destinazioni e soddisfare così la domanda dei consumatori (consumers want to travel “from anywhere to everywhere”)
- Accordi di cooperazione necessari altresì per superare la difficoltà per le compagnie europee di procedere a concentrazioni con compagnie non europee
 - EU ownership rule: Regola del 50% + 1 della proprietà della compagnia aerea deve appartenere a soggetti europei (v. art. 4 Reg. 1008/2008)
 - *Conditio sine qua non* per poter beneficiare del mercato unico europeo della aviazione.



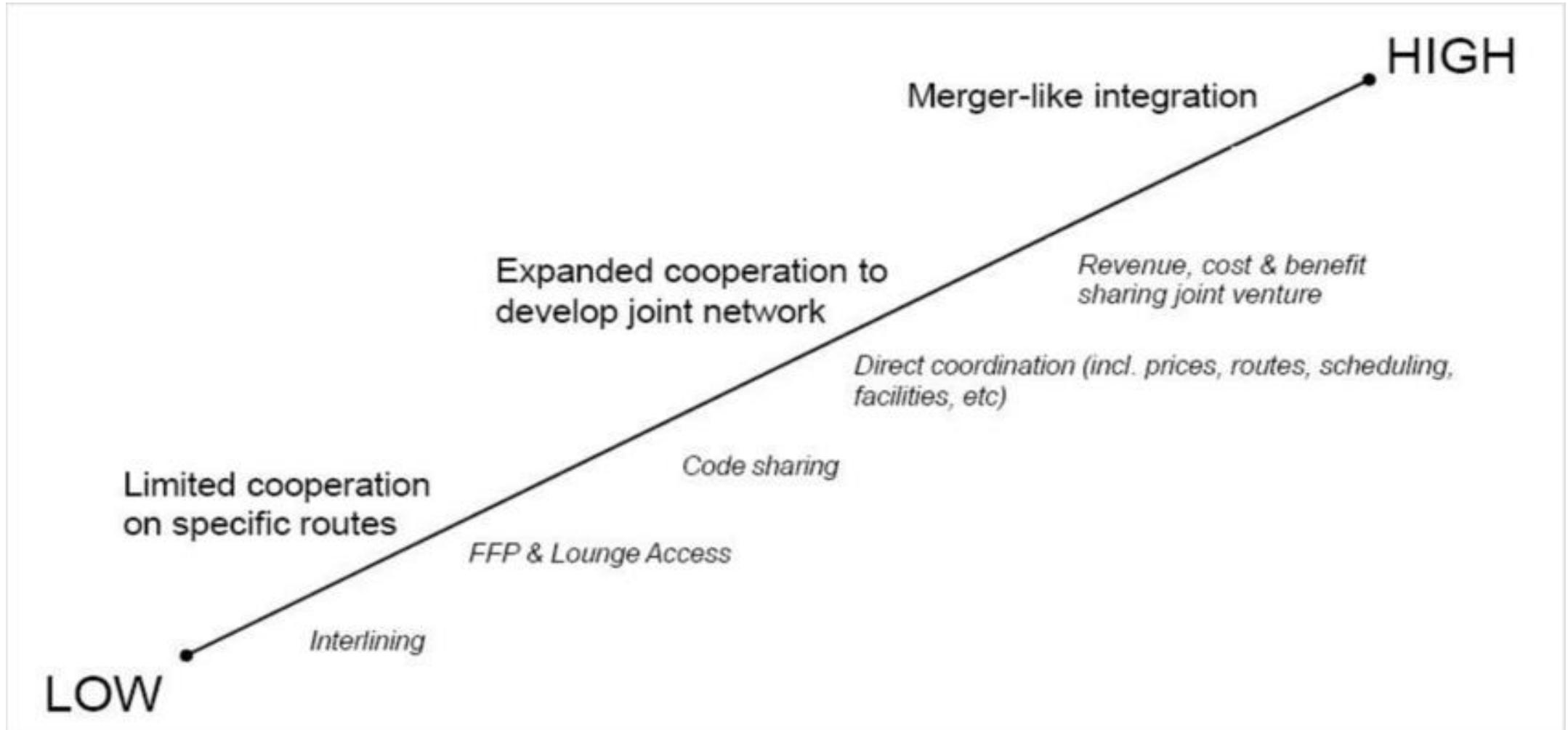
Tre alleanze globali tra vettori aerei

Differenti livelli di cooperazione all'interno di ciascuna alleanza:

- FFP (Frequent-Flyer Programme)
- Accordi di code-sharing
- Metal-neutral joint ventures



Diversi livelli di cooperazione



Gli accordi di code-sharing

- Nozione:
 - In termini generali, il code-sharing è un accordo fra due (o più) vettori aerei per la messa in comune dei codici di volo IATA e, di fatto, del servizio di trasporto aereo su singole frequenze, ovvero su una o più rotte, previamente determinate.
 - Qualsiasi accordo di code-sharing prevede che vi sia:
 - un vettore c.d. operativo (VO) responsabile materialmente, economicamente e legalmente del servizio di trasporto aereo
 - e uno o più vettori c.d. marketing (VM) che svolgono esclusivamente la distribuzione e commercializzazione dei biglietti relativi ai servizi effettuati dal VO.
- Tipologia di accordi di code-sharing:
 - Parallel code sharing vs. complementary codesharing (in base alla rotta coperta)
 - Free-flaw code sharing vs. blocked space agreement (in funzione del rischio)

Gli accordi di code-sharing

- Casi europei: avviati nel 2011 e chiusi per assenza di motivi ad intervenire (elementi insufficienti a provare la natura restrittiva dell'accordo)
 - Lufthansa/Turkish Airlines (parallel hub-to-hub + free flow code-sharing)
 - Brussels Airlines/TAP(parallel hub-to-hub + free flow code-sharing)
- Casi nazionali:
 - AGCM: caso I/532 Alitalia/Volare (2003): accertato restrittività dell'accordo di code-sharing su alcune tratte nazionali
 - Annullato dal TAR Lazio

Code-sharing: caso Brussels Airlines/TAP

- Avviato dalla Commissione nel feb. 2011 + ispezioni
- Comunicazione degli addebiti (2016)
- Chiuso ad ottobre 2018 per insufficienza di prove; nel comunicato stampa la COM scrive: *«today's closure does not mean that close forms of cooperation between competing airlines will not raise competition concerns»*.
- Accordo di code-sharing sulla rotta BRU-LIS (coincidente con i rispettivi hub)
 - Parallel code-sharing: entrambe le compagnie volavano sulla rotta già prima della conclusione dell'accordo (peraltro rotta che collega i rispettivi hub)
 - Free flow code-sharing: non incentiva a vendere aggressivamente i posti sull'aeromobile da parte del VM (vettore marketing)

Metal-neutral j.v.:

(COMP/AT.39595 - A++ J.V. Lufthansa/United Airlines/Air Canada)

- Procedimento chiuso con impegni (art. 9 Reg. 1/2003): rimuovono le criticità concorrenziali evidenziate dalla COM nella propria valutazione preliminare
 - Vantaggi degli impegni:
 - Per l'impresa non vi è accertamento della violazione antitrust (dunque no sanzione e minore rischio per il *private enforcement*)
 - Per la Commissione: rapido ripristino delle condizioni concorrenziali del mercato e possibilità di impiegare risorse su nuovi casi/procedimenti
- Impegni presentati dalle imprese vengono sottoposti a *market test*, all'esito del quale eventuali modifiche accessorie possono essere apportate agli impegni
- Impegni possono comprendere:
 - Misure strutturali (v. cessione di slot)
 - Misure comportamentali (v. obbligo a concludere accordi pro-rata o di combinalità con i concorrenti)
- Generalmente il monitoraggio dell'ottemperanza agli impegni resi obbligatori con la decisione è affidato dalla Commissione a un fiduciario (c.d. *monitoring trustee*)

Metal-neutral j.v.:

(COMP/AT.39595 - A++ J.V. Lufthansa/United Airlines/Air Canada)

- Metal-neutral j.v.: cooperazione consistente in un sistema di revenue- sharing in cui tutte le imprese partecipanti alla j.v. condividono i profitti, per cui non rileva quale aeromobile viene utilizzato per il trasporto
- Possibile violazione dell'art. 101(1) TFEU:
 - **Per oggetto**
 - Accordo A++ per la sua stessa natura tendeva a limitare la concorrenza reale e potenziale, in quanto la cooperazione tra le parti nella joint venture A++ aveva del tutto eliminato la concorrenza tra di loro rispetto ai parametri fondamentali di prezzo e capacità. Nell'ambito di questo tipo di impresa comune per la ripartizione delle entrate, caratterizzata da neutralità rispetto all'aeromobile utilizzato, gli incentivi individuali delle compagnie aeree partner sulle rotte transatlantiche erano stati sostituiti dagli interessi e vantaggi comuni dell'appartenenza alla joint venture
 - **Per effetto:**
 - La cooperazione tra le parti nell'ambito dell'accordo A++ conseguenze negative rilevanti per i passeggeri premium sulla rotta Francoforte–New York, poiché la concorrenza tra Lufthansa e Continental Airlines (assorbita United Airlines) precedente alla cooperazione nella joint venture A++ molto probabilmente non sarebbe stata sostituita dalla concorrenza di altri operatori nuovi entranti, a motivo di barriere sostanziali all'ingresso e all'espansione.
- Art. 101(3) non soddisfatto:
 - Nonostante gli incrementi di efficienza presentati dalle parti nell'ambito del test esteso, si è tuttavia concluso che, ai sensi dell'articolo 101, paragrafo 3, del trattato, il livello atteso degli incrementi di efficienza dimostrati (all'interno e fuori del mercato) era insufficiente a compensare i probabili effetti negativi significativi derivanti dalla restrizione alla concorrenza ai sensi dell'articolo 101, paragrafo 1, del trattato.

Metal-neutral j.v.:

(COMP/AT.39595 - A++ J.V. Lufthansa/United Airlines/Air Canada)

- Impegni presentati dalle imprese e resi obbligatori dalla Commissione nel caso in esame:
 - **Cessione gratuita di slot** (bande orarie di decollo e atterraggio) a vettori aerei qualificati negli aeroporti di Francoforte e NY (entrambi congestionati)
 - Concludere **accordi di combinabilità** delle tariffe con i concorrenti che operano sulla rotta FRA–NYC per i passeggeri premium (risolvono problemi di frequenza)
 - Concludere **accordi speciali di pro-rata** per il *feeding* del traffico con origine e destinazione in Europa/Israele o Nord America/Caraibi/America centrale nel caso in cui che una parte del viaggio includa la rotta Francoforte–New York
 - **Aprire i propri programmi frequent flyer** a un concorrente che avvia o espande i servizi sulla rotta se quest'ultimo non dispone di un programma analogo e non partecipa a nessuno dei programmi frequent flyer delle parti

Metal-neutral j.v.:

(COMP/AT.39595 - A++ J.V. Lufthansa/United Airlines/Air Canada)

- Rifiuto di Lufthansa di continuare il *feeding* dei voli intercontinentali di Condor in partenza dall'aeroporto di Francoforte, in particolare FRA-NYC
 - Il 7 agosto 2024, la Commissione ha **avviato un procedimento nei confronti di Lufthansa, United e Air Canada** per indagare su una potenziale restrizione della concorrenza da parte della JV transatlantica A++ sulle rotte transatlantiche da/per diversi aeroporti del SEE, in violazione dell'articolo 101, paragrafo 1, del trattato sul funzionamento dell'Unione europea ("TFUE") e/o dell'articolo 53 dell'accordo SEE.
 - Lo stesso giorno, la Commissione ha inviato a Lufthansa una **comunicazione degli addebiti in cui concludeva in via preliminare che potevano essere necessarie misure cautelari** per garantire l'efficacia di qualsiasi decisione finale adottata
 - 15 gennaio 2025 la Commissione ha inviato una comunicazione degli addebiti supplementare a Lufthansa, indicando l'intenzione della Commissione di ordinare alla compagnia aerea **di ripristinare l'accesso di Condor al traffico di alimentazione di Lufthansa da e per l'aeroporto di Francoforte** alle condizioni concordate dalle due compagnie aeree nel giugno 2024

Concentrazioni tra compagnie aeree

- L'applicazione delle norme antitrust (101 e 102 TFUE) competenza condivisa tra Commissione e ANC
- Materia di concentrazioni: competenza mutualmente esclusiva
 - *Commissione*: competente in via esclusiva ad esaminare le concentrazioni che superano le soglie di fatturato identificate nel Regolamento 139/2004 (art. 1)
 - Meccanismi di eventuale riallocazione della competenza (v. art. 4, 9, 22 Reg. 139/2004)
 - *Stati membri*: competenti ove non siano superate le soglie del Reg. 139/2004, sono competenti ad applicare esclusivamente la propria legislazione nazionale in materia di concentrazioni, purché ovviamente siano soddisfatte le soglie stabilite dalla legislazione nazionale
 - Per l'Italia v. Art. 16 della L. n. 287/90

Nozione di concentrazione

- Concentrazione: modifica strutturale del mercato
- Nozione di concentrazione: modifica duratura del controllo di una o più imprese derivante:
 - della fusione di due o più imprese precedentemente indipendenti o parti di imprese;
 - dall'acquisizione, da parte di una o più persone che già detengono il controllo di almeno un'altra impresa, o da parte di una o più imprese, sia tramite acquisto di partecipazioni nel capitale o di elementi del patrimonio, sia tramite contratto o qualsiasi altro mezzo, del controllo diretto o indiretto dell'insieme o di parti di una o più altre imprese
- Tipologie di concentrazioni:
 - Orizzontali (Lufthansa/Austrian Airlines)
 - Verticali (Google/Fitbit)
 - Conglomerati (GE/Honeywell)
- Controllo *ex ante* (anziché *ex post* come avviene per antitrust 101 e 102 TFUE)

Cenni sul procedimento di controllo delle concentrazioni

- **Obbligo di notifica:** formulario con indicazione mercati interessati
- **Obbligo di *stand still*:** divieto di consumare l'operazione di concentrazione prima della decisione della Commissione/Autorità nazionale concorrenza
 - Previsto nel controllo europeo delle concentrazioni (art. 7 Reg. 139/2004)
 - Non previsto da tutte le legislazioni nazionali in materia di concentrazioni: es. Italia non vi è obbligo di stand-still (sebbene le parti sospendano condizionatamente l'esecuzione della concentrazione alla decisione di autorizzazione/autorizzazione condizionata dell'AGCM)
- **Fase I:** (UE: 25 giorni lavorativi; IT: 30 giorni)
 - Concentrazione compatibile con il mercato interno (autorizzazione)
 - Autorizzazione condizionata (con rimedi): solo ordinamento UE
 - Seri dubbi sulla compatibilità dell'operazione con il mercato interno (passaggio alla fase II)
- **Fase II:** (UE: 90 giorni lavorativi + «stop the clock»; IT: 90 gg)
 - Autorizzazione
 - Divieto
 - Autorizzazione condizionata (con imposizione di rimedi)

Test per la valutazione delle operazioni di concentrazione

- *«Le concentrazioni che ostacolano in modo significativo una concorrenza effettiva nel mercato comune o in una parte sostanziale di esso, in particolare a causa della creazione o del rafforzamento di una posizione dominante, sono dichiarate incompatibili con il mercato comune».*
- Analisi controfattuale e «*forward-looking*» per verificare se ed in che misura la concorrenza viene indebolita:
 - Effetti non coordinati: entità post-merger è in grado di esercitare unilateralmente potere di mercato
 - Effetti coordinati: per effetto della concentrazione diventa più facile il coordinamento tra gli operatori rimasti sul mercato

Le concentrazioni orizzontali nel settore aereo in Europa

- Lufthansa (Austrian Airlines, Swiss Airlines, Brussels Airlines, BMI, etc.)
- AirFrance-KLM
- IAG (Iberia, British Airways, etc.)
- Consolidamento tra vettori aerei non è stato ostacolato dalla Commissione: concentrazioni generalmente approvate con rimendi (cessione di slot affinché operatori terzi potessero entrare soprattutto negli aeroporti più congestionati e in relazione alle rotte nelle quali le compagnie che si concentravano concorrevano «ferocemente» (*close competitors*))
- Salvo alcune eccezioni di operazioni di concentrazione che sono state vietate:
 - Ryanair/AirLingus (I e III); Olympic Air/Aegean Airlines (I tentativo vietato; II autorizzato sulla base della *failing firm defence*)
 - Altre che sono state abbandonate perché verosimilmente sarebbero state vietate dalla Commissione (v. Ryanair/AirLingus II e più recentemente (2021): IAG/Air Europa e AirCanada/Airtransat)

Lufthansa/Austrian Airlines: concentrazione orizzontale

- Mercati rilevanti definiti:
 - coppie di città «punto di origine/punto di destinazione» («O/D»), includendo tutti gli aeroporti sostituibili nei rispettivi punti di origine e di destinazione (*catchment area* con raggio di 100 km o un'ora di percorrenza dal centro città)
 - Ulteriore segmentazione sulla base dell'esistenza di passeggeri sensibili al fattore tempo
- Rotte sulle quali preoccupazioni concorrenziali: *overlaps* attuali o potenziali tra le due imprese che si concentravano (Lufthansa e Austrian Airlines):
 - Rotte tra Austria e Germania: VIE-STU; VIE-FRA; VIE-KLN; VIE-MUC (monopoli)
 - Altre rotte: VIE-BRU (rafforzamento posizione dominante)

Lufthansa/Austrian Airlines: concentrazione orizzontale

- Analisi controfattuale: due scenari presi in considerazione dalla Commissione:
 - A) Scenario esistente prima della concentrazione: che già vedeva la cooperazione tra Lufthansa e Austrian Airlines, entrambe appartenenti alla STAR Alliance, con accordi di cooperazione in essere (code-sharing su alcune rotte; metal neutral j.v. su altre rotte)
 - B) l'evoluzione più probabile qualora l'acquisizione di OS da parte di LH non andasse a buon fine.
 - l'evoluzione più probabile sembra essere l'acquisizione di OS da parte di un'altra compagnia aerea, nello specifico Air France-KLM. In questo caso, OS metterebbe fine alla cooperazione instaurata con LH prima della concentrazione e uscirebbe da Star Alliance per unirsi a Sky Team.

Lufthansa/Austrian Airlines: concentrazione orizzontale

- Rimedi offerti dalle parti:
 - offrire bande orarie (slot), a titolo gratuito, entro 20 minuti dall'orario richiesto, per gli aeroporti di Vienna, Stoccarda, Colonia, Monaco di Baviera, Francoforte e Bruxelles su ciascuna delle cinque rotte per le quali la Commissione ha individuato dubbi seri («coppie di città individuate»): fra i 3 e 5 slot per ogni aeroporto interessato
 - Gli impegni offrono inoltre ad un nuovo entrante la possibilità di far parte di un particolare accordo di ripartizione e di code-sharing che gli consenta di attribuire i propri codici a voli che abbiano una vera origine e una vera destinazione in Austria, Germania e/o Belgio, purché una parte del volo copra la coppia di città individuate
 - Infine, viene offerta la possibilità di concludere accordi di interlinea e intermodalità e accordi relativi all'accesso a programmi di fidelizzazione dei viaggiatori.
- Valutazione della Commissione dei rimedi presentati: *«Gli impegni presentati dalle parti costituiscono un pacchetto completo che tiene conto delle esperienze passate in materia di misure correttive nei casi di concentrazione nel settore dell'aviazione. Gli impegni considerano il fatto che la congestione delle bande orarie è un'importante barriera all'ingresso sulle rotte problematiche nel quadro di questa concentrazione. Alla luce di questi fattori, gli impegni prevedono l'eliminazione di detta barriera per incoraggiare l'ingresso sulle rotte in cui sono stati individuati problemi di concorrenza».*

Concentrazioni nel settore aereo attualmente all'esame della Commissione UE

- **Lufthansa/MEF/ITA (caso M.11071):**

- Notificata il 30.11.2023
- Fase II avviata il 23.01.2024 (autorizzata il 2 luglio 2024 con condizioni)
- Preoccupazioni concorrenziali:
 - **L'operazione potrebbe ridurre la concorrenza sulle rotte a corto raggio che collegano l'Italia con i Paesi dell'Europa centrale.**
 - Su alcune di queste rotte, Lufthansa e ITA competono testa a testa con collegamenti senza scalo e con una concorrenza limitata, principalmente da parte di vettori low-cost, come Ryanair, che in molti casi operano da aeroporti più lontani.
 - Inoltre, la Commissione esaminerà anche le rotte in cui una delle parti offre già servizi e l'altra dovrebbe entrare a breve, e quelle in cui una o entrambe le parti dispongono di un comodo collegamento one-stop e in cui i collegamenti non-stop sono limitati o offerti solo dall'altra parte.
 - **Per quanto riguarda le rotte a lungo raggio l'operazione potrebbe ridurre la concorrenza su alcune rotte a lungo raggio tra l'Italia e gli Stati Uniti, il Canada, il Giappone e l'India,** a causa della stretta concorrenza tra ITA, Lufthansa o i partner di joint venture di Lufthansa (United e AirCanada) - attraverso collegamenti non-stop o comodi one-stop e comode ubicazioni aeroportuali - e a causa della concorrenza potenzialmente limitata da parte di altre compagnie aeree con collegamenti interessanti
 - **L'operazione potrebbe creare o rafforzare la posizione dominante di ITA nell'aeroporto di Milano-Linate,** rendendo più difficile per i concorrenti fornire servizi di trasporto aereo passeggeri da e per Milano-Linate.
 - La Commissione esaminerà anche i possibili effetti negativi sulle rotte sulle quali **altre compagnie aeree fanno affidamento sull'accesso alla rete nazionale e di corto raggio di ITA per le proprie operazioni,** che potrebbero incidere sui loro servizi verso destinazioni internazionali servite anche da Lufthansa.

Concentrazioni nel settore aereo attualmente all'esame della Commissione UE

- **IAG/AirEuropa (Caso M.11109):**

- Notificata il 11.12.2023
- Fase II avviata il 24.01.2024 (operazione ritirata il 1° agosto 2024)
- Preoccupazioni concorrenziali: potrebbe ridurre la concorrenza nel mercato dei servizi di trasporto aereo passeggeri su diverse rotte nazionali, a breve e lungo raggio. IAG e Air Europa sono forti e stretti concorrenti (*close competitors*) nella fornitura di servizi di trasporto aereo passeggeri su alcune rotte all'interno della Spagna, da e per la Spagna.
 - **rotte nazionali spagnole**, in particolare sulle tratte in cui i treni ad alta velocità non rappresentano un'alternativa, e sulle rotte tra la Spagna peninsulare e le isole Baleari e Canarie.
 - **rotte a corto raggio tra Madrid e alcune delle principali città del SEE, nonché sulle rotte che collegano Madrid a Israele, Marocco, Regno Unito e Svizzera**, sulle quali entrambe le parti offrono un collegamento diretto.
 - **Rotte a lungo raggio tra Madrid e il Nord e il Sud America**, sulle quali entrambe le parti offrono un collegamento diretto e devono affrontare la concorrenza di pochi altri concorrenti con un collegamento non-stop.
- Si tratta del secondo tentativo di acquisizione: in precedenza v. caso M.9637 (concentrazione ritirata nel 2021)

Art. 102 TFEU: il divieto di abuso di posizione dominante

È incompatibile con il mercato interno e vietato, nella misura in cui possa essere pregiudizievole al commercio tra Stati membri, **lo sfruttamento abusivo** da parte di una o più imprese di **una posizione dominante** sul mercato interno o su una parte sostanziale di questo.

Tali pratiche abusive possono consistere, **in particolare**:

- a) nell'imporre direttamente od indirettamente prezzi d'acquisto, di vendita o altre condizioni di transazione non eque;
- b) nel limitare la produzione, gli sbocchi o lo sviluppo tecnico, a danno dei consumatori;
- c) nell'applicare nei rapporti commerciali con gli altri contraenti condizioni dissimili per prestazioni equivalenti, determinando così per questi ultimi uno svantaggio per la concorrenza;
- d) nel subordinare la conclusione di contratti all'accettazione da parte degli altri contraenti di prestazioni supplementari, che, per loro natura o secondo gli usi commerciali, non abbiano alcun nesso con l'oggetto dei contratti stessi.

Art. 102 TFEU: il divieto di abuso di posizione dominante

Elementi per l'applicazione dell'art. 102:

- **Posizione dominante**

- «*Posizione di potenza economica grazie alla quale l'impresa che la detiene è in grado di ostacolare la presenza di una concorrenza effettiva sul mercato in questione ed ha la possibilità di tenere comportamenti alquanto indipendenti nei confronti dei suoi concorrenti, dei suoi clienti e, in definitiva, dei consumatori*» (CGUE, caso 85/76, HLR, para. 38)
- Posizione dominante in sé non è vietata, ma impone una «**speciale responsabilità**» all'impresa che la detiene
- Elementi per la **valutazione della posizione dominante**:
 - Quota di mercato (>50% presunzione relativa; <40% p.d. piuttosto infrequente);
 - Stabilità della quota di mercato: maggior volatilità, maggior difficoltà che si formi una p.d.; non così in settori maturi e non innovativi
 - Barriere all'ingresso/espansione nel mercato (amministrative, legali, economiche)
 - Numero e forza dei concorrenti
 - Concorrenza potenziale
 - Potere sul lato della domanda (c.d. *buyer power*)

Art. 102 TFEU: il divieto di abuso di posizione dominante

Elementi per l'applicazione dell'art. 102 (cont.):

- Abuso: condotta sul mercato con effetti anticoncorrenziali
 - *«una nozione oggettiva, che riguarda il comportamento dell'impresa in posizione dominante idoneo a influenzare la struttura del mercato (...) e (...) (...) e (...) che ha l'effetto di ostacolare il mantenimento del grado di concorrenza ancora esistente nel mercato o la crescita di tale concorrenza»* (Corte di giustizia, caso 85/76, HLR, para 90).
 - Intento non è rilevante (ma può essere preso in considerazione per
- Elenco dell'art. 102 TFUE non esaustivo (uso locuzione «in particolare» nel testo della disposizione. Tipologia di abusi:
 - *Escludenti*: es. rifiuto a contrarre, prezzi predatori, etc.
 - *Sfruttamento*: es. prezzi eccessivi
- Giustificazioni: non esiste 102(3) come per 101 TFUE, però in via pretoria:
 - Giustificazioni obiettive (v. Tribunale, T-30/89, Hilti)
 - Giustificazioni di efficienza (v Corte di giustizia, C-95/04, British Airways)

Abuso di posizione dominante: i servizi di assistenza a terra

- Mercato dei servizi di assistenza a terra è stato liberalizzato per effetto della Direttiva 96/67/CE
- Servizi di assistenza a terra elenco contenuto nell'Allegato alla direttiva; si tratta di numerosi servizi di diversa natura:
 - Servizi amministrativi
 - Assistenza passeggeri
 - Assistenza merci e posta
 - Assistenza in pista (trasporto bagagli, etc.)
 - Assistenza a terra (check in etc.)
 - Rifornimento carburante
 - Catering
 - Pulizia aeromobili

Liberalizzazione dei servizi di assistenza a terra

- Direttiva 96/67/CE prevede che i servizi di assistenza a terra possano essere svolti:
 - Art. 4: separazione contabile tra le attività di assistenza a terra svolte dal gestore aeroportuale e le altre attività dallo stesso svolte
 - Art. 6 : libero accesso al mercato della prestazione di servizi di assistenza a terra a terzi
 - Art. 7: auto-assistenza (*self-handling*)
- Gestori aeroportuali che fino a quel momento avevano fornito in regime di monopolio i servizi di assistenza a terra, cercano di resistere alla liberalizzazione attuando strategie volte ad escludere l'ingresso di operatori terzi nel sedime aeroportuale o ad ostacolare l'auto-assistenza da parte delle compagnie aeree

Decisione della Commissione Frankfurt Airport (FAG) del 1998

- I mercati rilevanti: 2 sono i mercati implicati nella decisione
 - il mercato della fornitura di infrastrutture aeroportuali per l'atterraggio e il decollo di aeromobili nell'area di Francoforte (aeroporto di Francoforte), nel quale la FAG commette un abuso di posizione dominante,
 - ed il mercato della prestazione di servizi di assistenza sulla rampa all'interno dell'aeroporto di Francoforte, nel quale si avvertono gli effetti di tale abuso.
- *Mercato della fornitura delle infrastrutture aereeportuali*: FAG è dominante per via del monopolio legale relativo alla gestione aeroportuale, attribuito attraverso concessione governativa
- *Mercato della fornitura dei servizi assistenza in rampa*: FAG è altresì dominante impedendo l'accesso alla rampa agli operatori terzi e riservando a sé stessa la fornitura tali servizi

Decisione della Commissione FAG (1998)

- Principio: *«costituisce abuso ai sensi dell'articolo [102 TFUE] il fatto che un'impresa, che detenga una posizione dominante su un determinato mercato, si riservi o riservi ad un'impresa appartenente allo stesso gruppo, e senza necessità obiettiva, un'attività ausiliaria, che potrebbe essere svolta da una terza impresa nell'ambito delle sue attività su un mercato vicino, ma distinto, con il rischio di eliminare qualsiasi concorrenza da parte di detta impresa»* (Corte di giustizia, caso 311/84, *Telemarketing*, para. 29).
- Applicazione al caso di specie:
 - La FAG si è avvalsa della sua posizione di potere sul mercato della fornitura delle strutture aeroportuali per impedire l'accesso alla rampa ai potenziali concorrenti (sul mercato della prestazione dei servizi di assistenza sulla rampa). La FAG ha pertanto impedito a potenziali fornitori di servizi di assistenza sulla rampa, fossero essi compagnie aeree (auto-assistenza) o operatori indipendenti, di accedere al mercato di tali servizi. La FAG ha dunque monopolizzato il mercato della prestazione dei servizi di assistenza sulla rampa.
 - Decidendo di riservarsi il mercato di tali servizi all'aeroporto di Francoforte, la FAG ha esteso la posizione dominante detenuta sul mercato della fornitura di infrastrutture aeroportuali di atterraggio e di decollo al mercato contiguo ma separato dei servizi di assistenza sulla rampa
 - La FAG ha pertanto obbligato gli utenti delle sue strutture aeroportuali ad acquistare dalla FAG stessa anche i servizi di assistenza sulla rampa di cui necessitano

Decisione della Commissione FAG (1998)

- Giustificazioni avanzate dall'aeroporto di Francoforte (FAG):
 - la congestione dell'aeroporto (limiti spazio/capacità): non supportato dai fatti; inoltre, esistono soluzioni che consentono di superare un'eventuale mancanza di spazio.
 - il diritto di proprietà: non è assoluto (v. anche Costituzioni stati membri); di conseguenza: le norme in materia di concorrenza del trattato possono essere ritenute limiti al diritto di proprietà corrispondenti ad obiettivi d'interesse generale perseguiti dalla Comunità.
 - diritti in materia di organizzazione dell'attività aeroportuale: garantire qualità dei servizi offerti – ci sono specifiche norme di armonizzazione;
 - e il diritto storico: sin dal dopoguerra FAG ha fornito il servizio assistenza in rampa; ma ora il quadro normativo è mutato!!
- Accertamento della violazione dell'art. 102 TFUE ma senza imposizione di una sanzione amministrativa pecuniaria

I casi dell'AGCM:

A/303-Aviapartner/Aeroporto Bologna

Caso A/303 - Aviapartner/ Società Aeroporto di Bologna (SAB):

- In un primo momento, SAB ha ostacolato l'avvio dell'attività della stessa Aviapartner nello scalo di Bologna, rifiutando di mettere a disposizione alcune infrastrutture necessarie all'espletamento dei servizi di assistenza a terra e ritardando il completamento delle procedure per il trasferimento della manodopera al nuovo operatore:
 - Inizialmente KLM intendeva avvalersi servizi di Aviapartner, in quanto insoddisfatta della qualità del servizio offerto; tuttavia, KLM è stata costretta a prorogare il contratto con SAB, a causa del ritardato accesso di Aviapartner al sedime aeroportuale.
- In un secondo momento, quando Aviapartner aveva iniziato ad operare nell'aeroporto, SAB ne avrebbe ostacolato il regolare svolgimento dell'attività, esercitando pressioni sulla clientela di tale società al fine di disincentivarla dall'avvalersi dei servizi di handling da essa offerti, provocando generali disservizi, ritardi o interruzioni nell'erogazione dei servizi centralizzati e richiedendo all'Ente Nazionale per l'Aviazione Civile (ENAC) di revocare l'attestazione di idoneità rilasciata al concorrente:
 - Pressioni su Airfrance: spostamento banchi check-in nella zona arrivi, motivati dalla necessità di eseguire lavori, i banchi del check-in sono tati poi improvvisamente riportati nella zona partenze non appena Airfrance ha confermato il contratto con SAB per il servizio di handling

A/303-Aviapartner/Aeroporto Bologna

- 2 mercati:
 - *Infrastrutture aeroportuali*: sul quale SAB è dominante in ragione della concessione governativa che le attribuisce la gestione del sedime aeroportuale.
 - *Servizi di assistenza a terra*:
 - SAB ha ostacolato l'accesso e l'attività di Aviapartner in quest'ultimo mercato. La condotta ostruzionistica di SAB si è realizzata sia nella fase di avvio dell'attività da parte di Aviapartner nell'aeroporto di Bologna, in relazione alla prestazione dei servizi a favore di KLM, sia successivamente all'ingresso di Aviapartner, in occasione della possibile acquisizione come secondo cliente di linea di Air France, vettore particolarmente significativo nello scalo.

A/568 - AGENZIE DI VIAGGIO/PRENOTAZIONI VOLI RYANAIR

- **Avvio:** 14 settembre 2023 + estensione soggettiva (16 gennaio 2024) e ispezioni (marzo 2024) + sub-procedimento cautelare (aprile/maggio 2024)
- **La denuncia:**
 - Le associazioni delle agenzie di viaggio hanno rappresentato che Ryanair attuerebbe alcune politiche discriminatorie e denigratorie nei confronti delle agenzie di viaggio volte a scoraggiare il cliente finale dal rivolgersi alle stesse per l'acquisto di biglietti Ryanair; tali comportamenti, con alcune varianti, si estenderebbero anche alle OTA. Le condotte sarebbero finalizzate a **ostacolare ed escludere le agenzie di viaggio, tradizionali e online, dalla vendita dei biglietti Ryanair per canalizzare le vendite dei biglietti e di ulteriori servizi turistici sui propri canali diretti** (sito e app).
 - **Condotte:**
 - a) *Preclusione agli acquisti sul sito ryanair.com da parte delle agenzie:*
 - i) Termini d'uso del sito impongono uso non commerciale del servizio di prenotazione
 - ii) CdG di contratto: sezione su «Prenotazioni tramite agenzie di viaggio»
 - iii) Se Ryanair riconosce la prenotazione come proveniente da una agenzia di viaggio viene richiesto intervento del passeggero per sbloccare la prenotazione richiede una verifica dell'identità del cliente con una procedura dal costo di 0,59 euro.
 - b) *Offerta a condizioni peggiorative sui GDS (Sabre, Travelport, etc.):*
 - i) Condizioni economiche differenti (più elevate) rispetto al sito ryanair.com
 - ii) Condizioni tecniche: visibile solo un sottoinsieme dei voli disponibili; gestione del post- vendita non possibile

A/568 - AGENZIE DI VIAGGIO/PRENOTAZIONI VOLI RYANAIR

- **Mercati rilevanti:**

- Mercato dei servizi di trasporto aereo di linea di passeggeri
- Mercati collegati:
 - dei servizi di prenotazione e
 - vendita di servizi turistici

- **Posizione dominante:** Ryanair sembrerebbe detenere posizione dominante in un numero molto ampio di mercati del trasporto aereo di linea di passeggeri nazionale e da/per l'Italia.

- Ryanair è il primo vettore in Italia con quasi 46 milioni di passeggeri trasportati nel 2022 (34,6% del totale), seguita da Wizzair con circa 11,5 milioni e da easyJet con poco più di 11 milioni; ITA è al quarto posto con quasi 10,5 milioni. Sul solo traffico nazionale, Ryanair detiene una quota di passeggeri trasportati del 44% (mentre il secondo operatore, easyJet, non arriva al 20%); si tratta di dati in costante crescita, fatto salvo il periodo pandemico
- Dati ENAC:
 - Nel 2022 Ryanair è risultato l'unico vettore aereo (monopolista) attivo in 114 collegamenti tra aeroporti nazionali e in 910 collegamenti tra aeroporti nazionali ed europei
 - Inoltre, in più di 70 collegamenti nazionali e oltre 300 europei, Ryanair ha trasportato una quota di passeggeri compresa tra il 50 e il 99,99%.
 - Pertanto, i collegamenti in cui Ryanair risulta monopolista o detiene una quota di passeggeri superiore al 50% sono complessivamente oltre 190 collegamenti nazionali e 1.200 collegamenti tra aeroporti nazionali ed europei. A questi dovrebbero aggiungersi i collegamenti operati da Malta Air Ltd.,
 - Oltre alla posizione detenuta sulle singole rotte, che sarà in ogni caso valutata nel corso del procedimento istruttorio, vale osservare che Ryanair è di gran lunga il primo operatore nazionale in termini di rotte servite e di passeggeri trasportati, e può vantare per entrambi una costante crescita. Risulta poi l'operatore con la flotta di gran lunga più numerosa e giovane

A568 - AGENZIE DI VIAGGIO/PRENOTAZIONI VOLI RYANAIR

- **Possibili violazioni dell'art. 102 TFUE e/o dell'art. 3 della L. n. 287/90:**
 - Ryanair avrebbe posto in essere una politica commerciale tesa a discriminare, in modo sempre più stringente nel tempo, tra i passeggeri che effettuano l'acquisto diretto di biglietti aerei sul proprio sito/app e quelli che scelgono di ricorrere ad agenzie di viaggio e OTA, con l'obiettivo di accentrare sui propri canali le vendite dei biglietti aerei e degli altri servizi turistici, marginalizzando gli intermediari nell'offerta di tali servizi, in particolare:
 - Ryanair impedirebbe alle agenzie tradizionali e/o alle OTA di comprare i biglietti aerei dal proprio sito web, in assenza di oggettive motivazioni di sicurezza
 - Discriminazione sul canale GDS (prezzo e servizi post vendita)
 - le affermazioni potenzialmente denigratorie nei confronti delle agenzie di viaggio che vengono presentate come soggetti che opererebbero in modo asseritamente illegittimo
 - Su molte rotte che interessano il territorio italiano l'offerta Ryanair rappresenta l'unica alternativa disponibile (o, comunque, quella che offre il maggior numero di voli e alle tariffe migliori) e che non avere Ryanair nel proprio *inventory* potrebbe minare la capacità delle agenzie di offrire al cliente finale un ventaglio completo di soluzioni di viaggio

A/568 - AGENZIE DI VIAGGIO/PRENOTAZIONI VOLI RYANAIR

- **Possibili violazioni dell'art. 102 TFUE e/o dell'art. 3 della L. n. 287/90:**
 - Sotto il **profilo della razionalità economica** per Ryanair dovrebbe essere **indifferente vendere tramite canale diretto o tramite agenzia** (dato che le agenzie non percepiscono commissioni da Ryanair e venderebbero – se fosse loro permesso – allo stesso prezzo a cui la compagnia vende sul proprio sito)...tuttavia:
 - l'esclusione/limitazione dell'accesso al proprio sito da parte delle agenzie di viaggio consentirebbe a Ryanair di agganciare il consumatore con la promozione della tariffa "bassa" relativa al solo servizio di trasporto, per poi **"spingere" la vendita dei servizi integrativi** (priority, vendita dello spazio per il trolley nell'aeromobile o per il trasporto di bagagli in stiva, scelta del posto, etc.) tramite mirate politiche di marketing durante e successivamente alla prenotazione, nonché di acquisire dati per la profilazione dei passeggeri;
 - Inoltre, sembra che Ryanair faccia leva sulla posizione dominante detenuta sui mercati del trasporto aereo per **estendere il proprio potere di mercato all'offerta degli altri servizi turistici (hotel, noleggio auto, etc.)**, impedendo e/o ostacolando le agenzie di viaggio nella vendita del biglietto aereo, che tipicamente è il primo acquisto che viene effettuato nell'organizzazione di una vacanza e che, pertanto, rappresenta il "punto di accesso" con le maggiori potenzialità di *cross-selling* per la vendita degli altri servizi. Ciò risulta coerente con quanto espressamente dichiarato nell'Annual Report 2022, in cui Ryanair si dice preoccupata di perdere clienti diretti a vantaggio degli intermediari e in particolare delle OTA, che *"potrebbero portare a una riduzione del numero di clienti che prenotano direttamente dal sito di Ryanair e conseguentemente una riduzione dei proventi da servizi ancillari"*

GRAZIE PER L'ATTENZIONE!

matteo.negrinotti@agcm.it